

(12) NACH DEM VERtrag ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTENSSENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
18. September 2003 (18.09.2003)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 03/076696 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: C25D 13/00, B05C 3/10

(72) Erfinder; und
(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): WEINAND, Hans-Joachim [DE/DE]; Schulstr. 20, 71254 Ditzingen (DE).

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP03/01006

(22) Internationales Anmeldedatum: 1. Februar 2003 (01.02.2003)

(74) Anwälte: OSTERTAG, Ulrich usw.; Eibenweg 10, 70597 Stuttgart (DE).

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
102 11 214.2 13. März 2002 (13.03.2002) DE

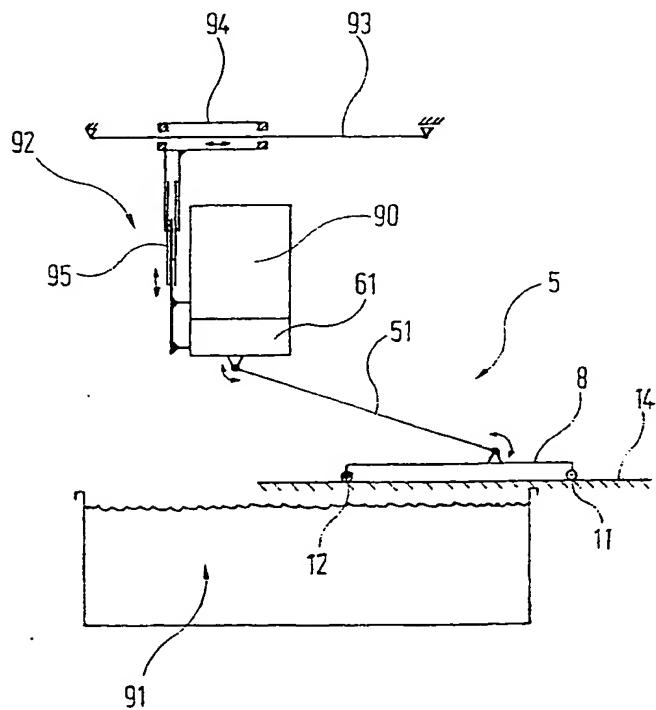
(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): EISENmann MASCHINENBAU KG [DE/DE]; Tübinger Strasse 81, 71032 Böblingen (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (national): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NO, NZ, OM, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: PLANT FOR THE TREATMENT, IN PARTICULAR THE CATAPHORETIC DIP COATING OF OBJECTS, IN PARTICULAR OF VEHICLE CHASSIS

(54) Bezeichnung: ANLAGE ZUM BEHANDELN, INSbesondere ZUM KATAPHORETISCHEN TAUCHLACKIEREN, VON GEGENSTÄNDEN, INSbesondere VON FAHRZEUGKAROSSERIEN



(57) Abstract: The invention relates to a plant for the treatment, in particular the cataphoretic dip coating of objects, in particular of vehicle chassis (4), whereby the objects (4) are run by means of a transport car (5) through several treatment stations and on so doing are dipped in at least one treatment container (91) and retrieved therefrom again. The transport car (5) comprises a chassis (7, 8, 9 to 12), which travels along the trajectory of the objects (4), at least one pivot arm (50, 51), connected to the chassis (7, 8, 9 to 12), a mounting (61) joined to the pivot arm (50, 51), for at least one object (4) and independently operated drives (32, 33, 56, 57, 80, 81) for the translational displacement and the pivoting displacement of the at least one pivot arm (50, 51) and the mounting (61). The transport car (5) can be used not only for transport of the objects (4) for treatment but can also have a service basket (90) fixed thereto, suitable for the accommodation of at least one operative. The service basket (90) can be brought into any position which can be reached by the pivot arm (51), by means of the transport car, whereby the alignment of the service basket (90) is maintained permanently in the vertical by means of a special device (92). The operative in the service basket (90) can carry out maintenance and cleaning work on all reachable objects and surfaces in a convenient manner.

WO 03/076696 A1

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]



(84) Bestimmungsstaaten (*regional*): ARIPO-Patent (GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches Patent (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE, SI, SK, TR), OAPI-Patent (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("*Guidance Notes on Codes and Abbreviations*") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) **Zusammenfassung:** Es wird eine Anlage zum Behandeln, insbesondere zum kataphoretischen Tauchlackieren, von Gegenständen, insbesondere von Fahrzeugkarosserien (4) beschrieben, bei der die Gegenstände (4) mit Hilfe eines Transportwagens (5) durch mehrere Behandlungsstationen geführt und dabei mindestens in einen Behandlungsbehälter (91) eingetaucht und aus diesem wieder ausgebracht werden. Der Transportwagen (5) umfasst ein entlang des Bewegungsweges der Gegenstände (4) verfahrbare Fahrwerk (7, 8, 9 bis 12), mindestens einen an dem Fahrwerk (7, 8, 9 bis 12) angelenkten Schwenkarm (50, 51), eine an dem Schwenkarm (50, 51) angelenkte Halterung (61) für mindestens einen Gegenstand (4) sowie unabhängig voneinander betätigbare Antriebe (32, 33, 56, 57, 80, 81) für die Translationsbewegung, die Schwenkbewegung des mindestens einen Schwenkarms (50, 51) und der Halterung (61). Der Transportwagen (5) wird nicht nur zum Transport der zu behandelnden Gegenstände (4) genutzt, vielmehr kann an ihm auch ein Servicekorb (90) befestigt werden, der zur Aufnahme mindestens einer Bedienungsperson ausgebildet ist. Der Servicekorb (90) kann mit Hilfe des Transportwagens an jede beliebige Stelle gebracht werden, die mit dem Schwenkarm (51) erreicht werden kann, wobei die Ausrichtung des Servicekorbs (90) mit Hilfe einer besonderen Einrichtung (92) ständig vertikal bleibt. Die Bedienungsperson in dem Servicekorb (90) kann an allen erreichbaren Gegenständen und Flächen bequem Wartungs- und Reinigungsarbeiten durchführen.

2/PROK - 1 -

10/507090

DT09 Rec'd PCT/PTO 07 SEP 2004

05 Anlage zum Behandeln, insbesondere zum
kataphoretischen Tauchlackieren, von Gegenständen,
insbesondere von Fahrzeugkarosserien

=====

10 Die Erfindung betrifft eine Anlage zum Behandeln, insbesondere zum kataphoretischen Tauchlackieren, von Gegenständen, insbesondere von Fahrzeugkarosserien, mit

15 a) mehreren Behandlungsstationen, von denen mindestens eine einen Behandlungsbehälter umfasst und an denen die Gegenstände einer Behandlung unterzogen werden;

b) einer Fördereinrichtung, mit welcher die Gegenstände durch die verschiedenen Behandlungsstationen geführt und dabei in den mindestens einen Behandlungsbehälter eingebracht und aus diesem ausgebracht werden.

20 Das Lackieren von Gegenständen und insbesondere das Lackieren von Fahrzeugkarosserien ist ein komplexer Vorgang, der eine Vielzahl von Behandlungsvorgängen einschließt. Zu diesen Behandlungsvorgängen gehören 25 neben dem eigentlichen Lackiervorgang insbesondere auch Vorbehandlungsprozesse, in denen die Gegenstände vorbereitet werden. Dies sind insbesondere Reinigungsprozesse, jedoch auch physikochemische Vorbereitungsprozesse wie Phosphatisieren, Passivieren, Aktivieren einschließlich 30 der zugeordneten Spülvorgänge. All diese Behandlungen finden jeweils an Behandlungsstationen, insbesondere auch in Behandlungsbehältern statt, durch welche die zu behandelnden Gegenstände mit Hilfe einer Fördereinrichtung hindurch bewegt werden.

35

Im Laufe des Betriebs der Anlage verschmutzen die Behandlungsstationen und die diesen benachbarten Einrichtungen und müssen gereinigt werden. Dies gilt insbesondere für Behandlungsbehälter, in denen die Gegenstände mit

05 einer Flüssigkeit beaufschlagt werden und in denen sich häufig Schlämme ablagern. In gewissen Zeitabständen musste bisher Reinigungspersonal in die Behandlungsbehälter einsteigen und dort die Schlämme manuell entsorgen, was eine außerordentlich aufwendige und mühsame Tätigkeit darstellte.

10

Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, eine Anlage der eingangs genannten Art derart auszustalten, daß Reinigungs- und Wartungsarbeiten leichter durchgeführt werden können.

15

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß

c) die Fördereinrichtung mindestens einen Transportwagen umfasst, der seinerseits aufweist:

20

ca) ein entlang des Bewegungsweges der Gegenstände verfahrbare Fahrwerk;

25

cb) mindestens einen an dem Fahrwerk angelenkten Schwenkarm;

cc) eine an dem Schwenkarm angelenkte Halterung für mindestens einen Gegenstand;

30

cd) unabhängig voneinander betätigbare Antriebe für die Translationsbewegung, die Schwenkbewegung des mindestens einen Schwenkarms und der Halterung;

35 d) an der Halterung ein Servicekorb zur Beförderung

mindestens einer Person befestigbar ist;

05 e) eine Einrichtung vorgesehen ist, mit welcher der Servicekorb bei einer Schwenkbewegung des Schwenkarms in vertikaler Ausrichtung gehalten wird.

Erfindungsgemäß wird als Fördereinrichtung ein Transportwagen eingesetzt, wie dieser an und für sich aus der DE-U-201 05 676 bekannt ist. Dort wird dieser Transportwagen allerdings nur zum Ein- und Austauchen eines Gegenstandes in ein Behandlungsbad bzw. aus diesem verwendet. Mit der vorliegenden Erfindung wird erkannt, daß die Kinematik, welche der bekannte Transportwagen für die von ihm transportierten Gegenstände bereitstellt, sich auch 15 für einen anderen Zweck einsetzen lässt: Wird nämlich an der Halterung, die normalerweise die zu behandelnden Gegenstände trägt, ein Servicekorb für Bedienpersonal befestigt, so kann dieser Servicekorb an jede gewünschte Stelle innerhalb der Anlage gefahren werden, die einer 20 Reinigung oder Wartung bedarf. Es muß nur dafür gesorgt werden, daß die Halterung, die den Servicekorb trägt, bei der Schwenkbewegung des Schwenkarmes horizontal bleibt bzw., was damit gleich bedeutend ist, der Servicekorb insgesamt stets in vertikaler Ausrichtung bleibt.

25 Sind also in der Anlage, insbesondere in dem Behandlungsbehälter, Reinigungs- oder Wartungsarbeiten nötig, so kann das Bedienpersonal mit Hilfe des Transportwagens direkt an die Stellen herangefahren werden, an denen die Wartungsarbeiten durchgeführt werden sollen. Dadurch werden diese 30 Arbeiten ganz erheblich erleichtert. Auch das Herausbefördern von Schlämmen oder dgl. aus Behandlungsbehältern kann mit Unterstützung des Transportwagens in sehr viel einfacherer Weise erfolgen als dies beim Stande der Technik 35 der Fall war.

Theoretisch ist es durchaus möglich, die unabhängigen Antriebe für den Schwenkarm und für die Halterung, an dem sich der Servicekorb befindet, elektronisch so anzusteuern, daß der Servicekorb stets die gewünschte vertikale Ausrichtung behält. Aus Sicherheitsgründen werden jedoch Ausgestaltungen bevorzugt, bei welchen die Antriebsverbindung zwischen der Halterung und dem unabhängigen Antrieb für die Halterung lösbar ist. Dadurch wird erreicht, daß die Halterung und damit der Servicekorb frei um die Achse verschwenken kann, die ihn mit dem äußeren Ende des Schwenkarmes verbindet. Nun kann durch entsprechende Maßnahmen auf nicht elektronischem Wege Sorge dafür getragen werden, daß die Halterung bei einer Verschwenkung des Schwenkarmes stets so gehalten wird, daß sie ihre vertikale Ausrichtung beibehält.

Beispielsweise kann hierfür eine mechanische Führungseinrichtung vorgesehen sein.

Ein erstes Ausführungsbeispiel für eine derartige Führungseinrichtung zeichnet sich dadurch aus, daß diese umfasst:

- a) eine starr befestigte, horizontal verlaufende Führungsschiene;
- b) einen an der Führungsschiene verschiebbaren Führungsschlitten;
- c) eine an dem Führungsschlitten festgelegte und mit dem Servicekorb verbundene Vertikalführung, die so gestaltet ist, daß sie Vertikalbewegungen des Servicekobs zuläßt.

Bei dieser Ausführungsform wird also mit der horizontal

verlaufenden Führungsschiene auf Führungselemente zurückgegriffen, die außerhalb des Transportwagens selbst liegen und entlang des Verfahrwegs des Transportwagens vorgesehen sein müssen. Der an der Führungsschiene verschiebbare Führungsschlitten macht die Horizontalkomponente der Bewegung des Servicekorbes mit, während die Vertikalführung die Vertikalbewegungskomponente des Servicekorbes aufnimmt und für dessen senkrechte Ausrichtung sorgt.

10

Die Vertikalführung kann eine Teleskopführung sein, die sich bei der Schwenkbewegung des Schwenkarmes und der damit verbundenen Aufwärts- bzw. Abwärtsbewegung des Servicekorbes längt oder verkürzt.

15

Alternativ kann die Vertikalführung auch einfach eine Führungsstange umfassen, die sich durch den Führungsschlitten hindurch erstreckt und in diesem linear geführt ist.

20

Praktisch gleichwertig zu dieser Ausführungsform ist diejenige, bei der die Vertikalführung eine Führungsstange umfasst, die sich durch das Element, welches die Verbindung zu dem Servicekorb herstellt, hindurch erstreckt und in diesem linear geführt ist.

Außerhalb des eigentlichen Transportwagens liegende Führungselemente werden bei derjenigen Ausführungsform der Erfindung nicht benötigt, bei welcher die Führungseinrichtung eine Verbindungsstange umfasst, die am einen Ende an dem Servicekorb und am anderen Ende an einer Struktur angelenkt ist, die mit dem Fahrwerk des Transportwagens starr verbunden ist, derart, daß die Verbindungsstange mit dem Schwenkarm eine Parallelogrammführung bildet. Wird also der Schwenkarm mit Hilfe des dieses

zugeordneten Antriebs verschwenkt, so sorgt die durch die Verbindungsstange gebildete Parallelogrammführung dafür, daß die Ausrichtung des Servicekorbes erhalten bleibt.

05 Einen noch anderen Weg bei der Aufrechterhaltung der Orientierung des Servicekorbes beschreitet diejenige Ausführungsform der Erfindung, bei welcher ein Getriebe vorgesehen ist, welches bei montiertem Servicekorb eine Zwangskopplung zwischen der Schwenkbewegung des Schwenk-
10 armes und der Schwenkbewegung der den Servicekorb tragenden Halterung herstellt, derart daß der Servicekorb bei einer Schwenkbewegung des Schwenkarms vertikal ausgerichtet bleibt. Bei dieser Ausführungsform wird zunächst das Getriebe, welches für die normale, unabhängige Schwenk-
15 bewegung der Halterung um das freie Ende des Schwenkarmes zuständig ist, ganz oder teilweise ausgebaut und durch ein anderes Getriebe ersetzt, welches eine Zwangskopplung zu demjenigen Antrieb herstellt, der den Schwenkarm verschwenkt. Auch auf diese Weise kann rein mechanisch und
20 daher mit großer Fehlersicherheit die gewünschte Ausrichtung des Servicekorbes garantiert werden.

Im mechanischen Aufbau besonders einfach ist diejenige Ausführungsform der Erfindung, bei welcher der Schwenk-
25 arm am oberhalb des Schwerpunktes des Servicekorbs liegenden Bereich des Servicekorbs angelenkt ist und der Servicekorb an dem Schwenkarm pendelnd aufgehängt ist. Es bedarf in diesem Falle keinerlei besonderer Maßnahmen, um die senkrechte Ausrichtung des Servicekorbs zu gewährleisten,
30 da diese sich automatisch unter dem Einfluß der Schwerkraft einstellt.

Dabei empfiehlt sich allerdings, daß Dämpfungs- oder Reibungsglieder vorgesehen sind, welche die Pendelbewegung des Servicekorbes dämpfen.
35

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung wird nachfolgend anhand der Zeichnung näher erläutert; es zeigen

05 Figur 1: eine Seitenansicht eines Transportwagens, der in der Lackieranlage verwendet wird, mit einer hieran befestigten Fahrzeugkarosserie in normaler Transportposition;

10 Figur 2: eine Seitenansicht des Transportwagens ähnlich der Figur 1, in welcher die Fahrzeugkarosserie jedoch aus der Transportposition verschwenkt ist;

15 Figur 3: die Draufsicht auf den Transportwagen von Figur 2;

Figur 4: eine perspektivische Ansicht des Transportwagens samt Fahrzeugkarosserie von Figur 1;

20 Figur 5: einen Schnitt durch Figur 3 gemäß der dortigen Linie VIII-VIII;

Figuren 6 und 7: vergrößerte Detailansichten des Transportwagens im Bereich der auf Laufflächen aufstehenden Räder;

25 Figur 8: in sehr schematischer Weise einen Transportwagen über einem Tauchbecken mit einem Servicekorb, der durch eine erste Ausführungsform einer Führungseinrichtung ständig in vertikaler Ausrichtung gehalten wird;

30 Figur 9: eine Ansicht ähnlich der Figur 8, in der jedoch eine zweite Ausführungsform einer Führungsein-

richtung für den Servicekorb eingesetzt ist.

Nachfolgend wird zunächst anhand der Figuren 1 bis 7 die Bauweise von Transportwagen 5 näher beschrieben,

05 wie sie in den weiteren Figuren dargestellten Lackieranlage zum Einsatz kommen. Derartige Transportwagen 5 sind zwar grundsätzlich aus der DE-U-201 05 676 bekannt, auf die ergänzend Bezug genommen wird. Die Kenntnis der Bewegungskinematik dieser Transportwagen 5 er-

10 schließt aber erst das Verständnis der Gesamtanlage, weswegen die Erläuterung der Transportwagen 5 in der vorliegenden Beschreibung, soweit erforderlich, wiederholt wird.

15 Wie insbesondere die Figuren 3 und 4 zeigen, besitzt jeder Transportwagen 5 zwei Längstraversen 7, 8, an deren Unterseite jeweils zwei Doppelräder 9, 10 bzw. 11, 12 um eine horizontale Achse drehbar gelagert sind. Zusätzlich sind die Räder 9 bis 12 jeweils mit Hilfe eines in Einzel-

20 nen nicht dargestellten Drehschemels um eine vertikale Achse verdrehbar, so daß die Ausrichtung der Doppelräder 9 bis 12 gegenüber den jeweiligen Längstraversen 7, 8 verändert werden kann.

25 Die Doppelräder 9, 10 rollen auf einer ersten Lauffläche 13 und die Doppelräder 11, 12 auf einer hierzu parallelen zweiten Lauffläche 14 ab. Die Laufflächen 13, 14 sind ihrerseits auf jeweils einem I-Profilträger 15, 16 montiert, der von einem nicht dargestellten Stahlbau getragen wird.

30 In der Mitte der in den Figuren 3 und 4 rechten, zweiten Lauffläche 14 ist eine Führungsrippe 17 angebracht, die von einer komplementären Ausnehmung aufweisenden Führungsgliedern 18 (vgl. Figur 7) übergriffen wird. Jeweils ein

35 Führungsglied 18 ist mit dem Drehschemel eines zugeordneten

Doppelrads 11 bzw. 12 so verbunden, daß es dieses Doppelrad 11 bzw. 12 entsprechend dem Verlauf der Führungsrippe 17 um die vertikale Achse verdreht. Auf diese Weise folgen die Doppelräder 11, 12 der Lauffläche 14. Die der ersten, 05 in den Figuren 3 und 4 linken Lauffläche 13 zugeordneten Doppelräder 9, 10 dagegen sind als reine Nachlaufräder konzipiert; das heißt, es sind keine gesonderten Führungsmittel zur Beeinflussung der Winkellage der Räder um deren vertikale Drehachse vorgesehen. Auf diese Weise können 10 die Genauigkeitsanforderungen an die Führungsmittel, mit denen die Transportwagen 5 auf den Laufflächen 13, 14 gehalten werden, gering gehalten werden.

Auf den Transportwagen 5 werden Fahrzeugkarosserien 4 mit 15 Hilfe einer Eintauchvorrichtung getragen, die beidseits der Fahrzeugkarosserien 4 jeweils eine Schwenkvorrichtung umfaßt. Jede dieser Schwenkvorrichtungen besitzt einen Schwenkkarm 50, 51, der sich in noch zu beschreibender Weise in einer vertikalen Ebene, die parallel zur Förder- 20 richtung verläuft, verschwenken kann. Hierzu ist jeder Schwenkkarm 50, 51 über eine Stummelwelle 52, 53, die senkrecht zur Förderrichtung verläuft, mit der Ausgangswelle eines Getriebes 54, 55 verbunden. Das Getriebe 54, 55 ist an der jeweiligen Längstraverse 7, 8 des Transport- 25 wagens 5 etwa in deren mittlerem Bereich befestigt. Es wird von einem Motor 56 bzw. 57 angetrieben, der seitlich an das Getriebe 54, 55 angeflanscht ist.

Die in Bewegungsrichtung hinteren Enden der Schwenkkarre 30 50, 51 sind gelenkig mit einer Lasche 58, 59 verbunden, die sich in der normalen, in Figur 1 dargestellten Transportposition senkrecht vom entsprechenden Schwenkkarm 50, 51 nach unten erstreckt. Die unteren Enden der Lassen 58, 59 sind über eine senkrecht zur Bewegungsrich- 35 tung verlaufende Quertraverse 60 miteinander verbunden,

die ihrerseits starr mit dem mittleren Bereich einer Tragplattform 61 für die Fahrzeugkarosserie 4 in Verbindung steht. Die Erstreckungsrichtung der beiden Laschen 58, 59 verläuft dabei senkrecht zur Ebene der 05 Tragplattform 61.

Die Winkelstellung, welche die Laschen 58, 59 gegenüber den Schwenkarmen 50, 51 einnehmen, wird jeweils durch eine Verstelleinrichtung bestimmt, die insgesamt das 10 Bezugszeichen 62 bzw. 63 trägt. Jede dieser Verstelleinrichtungen 62, 63 umfaßt ein Gestänge mit zwei parallelen Schubstangen 64, 65 bzw. 66, 67, die an ihren gegenüberliegenden Enden jeweils über eine Verbindungslasche 68, 69 bzw. 70, 71 miteinander verbunden sind. Die in Bewe- 15 gungsrichtung hinteren Verbindungslaschen 69 bzw. 71 sind an ihrem unteren Ende starr an der Quertraverse 60 festgemacht.

Die in Bewegungsrichtung vorne liegende Verbindungslaschen 20 70, 71 dagegen sind starr jeweils mit einer Stummelwelle verbunden, die in der Zeichnung nicht erkennbar ist, da sie sich koaxial durch die zugeordnete, als Hohlwelle ausgebildete Stummelwelle 52, 53 hindurchstreckt.

Diese weiteren Stummelwellen verlaufen auch durch die 25 Getriebe 54, 55 hindurch und sind an die Ausgangswellen weiterer Getriebe 78, 79 angekoppelt, die seitlich an den Getrieben 54, 55 befestigt sind. Auch an die Getriebe 78, 79 sind Antriebsmotoren 80, 81 angeflanscht.

30 Die vorderen Enden der beiden Schwenkarme 50, 51 tragen gemeinsam ein Gegengewicht 88, so daß die auf die Stummelwellen 52, 53 wirkenden Drehmomente annähernd bei aufgesetzter Fahrzeugkarosserie 4 ausbalanciert sind.

35 Die Doppelräder 19 bis 12 der Transportwagen 5 sind selbst

nicht angetrieben. Der Vorwärtstrieb der Transportwagen 5 erfolgt vielmehr über einen gesonderten Antrieb, der nachfolgend anhand der Figuren 3 bis 7 näher erläutert wird.

05

Parallel zu den beiden Laufflächen 13, 14 erstrecken sich zwei senkrecht ausgerichtete, stationäre Antriebsflansche 26, 27. Diese wirken jeweils mit einem Preßrollenantrieb 28 bzw. 29 zusammen, der an der Seitenfläche 10 der benachbarten Längstraverse 7, 8 mittels einer Lasche 30 bzw. 31 befestigt ist. Die Preßrollenantriebe 28, 29 umfassen jeweils einen elektrischen Antriebsmotor 32, 33 und ein Antriebsgetriebe 34, 35. Letzteres treibt die parallelen, vertikalen Achsen zweier Preßrollen 36, 37 15 bzw. 38, 39 an, die von beiden Seiten her gegen den jeweils zugeordneten Antriebsflansch 26 bzw. 27 angepreßt werden. Werden die Antriebsmotoren 32, 33 bestromt, laufen die Preßrollen 36, 37 bzw. 38, 39 auf den jeweiligen Seitenflächen der Antriebsflansche 26, 27 ab und bewegen 20 dabei den Transportwagen 5 auf den Laufflächen 13, 14 vorwärts.

Jeder Transportwagen 5 umfaßt seine eigene Wagensteuerung, unter deren Regime er sowohl seine Translationsbewegung 25 entlang der Laufflächen 13, 14 als auch die Schwenkbewegungen der Schwenkkarre 50, 51 und der Tragplattform 61 ausführt.

Zusammenfassend lassen sich die Bewegungsmöglichkeiten 30 einer auf einem Transportwagen 5 getragenen Fahrzeugkarosserie 4 wie folgt beschreiben:

Die Gesamtbewegung ergibt sich aus einer Überlagerung 35 der linearen Translationsbewegung des Transportwagens 5, einer ersten Schwenkbewegung, welche die Schwenkkarre

50, 51 gegenüber den Längstraversen 7, 8 ausführen und die mit einem Anheben bzw. Absenken der Fahrzeugkarosserie 4 verbunden ist, und einer zweiten Schwenkbewegung, welche die auf der Tragplattform 61 befindliche Fahrzeughülle 50, 51 gegenüber den Schwenkarmen 50, 51 ausführt. All diese Bewegungsarten können vollständig unabhängig voneinander durchgeführt werden, was zu praktisch beliebigen Bewegungskinematiken der Fahrzeugkarosserie 4 führt. Beim oben beschriebenen Ausführungsbeispiel eines Transportwagens 5 wird die Schwenkbewegung auf die Tragplattform 61 von den Motoren 80, 81 durch gestängeartige Verstelleinrichtungen 62, 63 übertragen. Selbstverständlich können die Verstelleinrichtungen aber auch anders ausgestaltet sein, beispielsweise endlose Metallbänder als Drehmomentübertragende Elemente enthalten.

In Figur 8 ist der oben anhand der Figuren 1 bis 7 der Transportwagen 5 in äußerst schematischer Weise dargestellt, um die Verhältnisse übersichtlich zu gestalten. Wieder zu erkennen in Figur 8 sind die Längstraverse 8 mit den Doppelrädern 11, 12 und der Schwenkarm 51, an dessen Ende die als Halterung dienende Tragplattform 61 verschwenkbar angelenkt ist. Die Tragplattform 61 trägt in Figur 8 statt einer Fahrzeugkarosserie 4 wie in den Figuren 1 bis 7 einen Servicekorb 90, in welchen einen oder mehrere Personen einsteigen und von dem aus diese Personen Wartungsarbeiten ausführen können.

Der Transportwagen 5 ist auf den Laufflächen 13, 14, von denen in Figur 8 nur die vordere Lauffläche 14 erkennbar ist und die sich beidseits eines Tauchbeckens 91 erstrecken, verfahrbar.

Damit der Servicekorb 90 bei der Verschwenkung des Schwenkarmes 51 stets in vertikaler Richtung ausgerichtet bleibt,

ist eine insgesamt mit dem Bezugszeichen 92 versehene Führungseinrichtung vorgesehen. Die Führungseinrichtung 92 umfasst eine ortsfeste, beispielsweise an einem Stahlbau befestigte, horizontale Führungsschiene 93, auf der ein Führungsschlitten 94 horizontal verschiebbar geführt ist. Am Führungsschlitten 94 seinerseits ist eine vertikal verlaufende Teleskopführung 95 befestigt, die ihrerseits an der Tragplattform 61 bzw. dem Servicekorb 90 festgelegt ist.

10

Die Führungseinrichtung 92 funktioniert wie folgt:

Beim Montieren des Servicekorbs 90 auf der Tragplattform 61 wird zunächst die Antriebsverbindung zwischen der Schwenkachse, um welche die Tragplattform 61 gegenüber dem Schwenkarm 51 verschwenken kann, und dem zugehörigen Schwenkantrieb gelöst, so daß sich also die Tragplattform 61 frei um die fragliche Schwenkachse verschwenken kann.

20 Nun sei angenommen, daß der Schwenkarm 51 zum Anheben des Servicekorbes 90 in Figur 8 im Uhrzeigersinn verschwenkt werden soll. Die vertikale Ausrichtung des Servicekorbes 90 wird dabei durch die Teleskopführung 95 aufrecht erhalten, die sich bei der Aufwärtsbewegung 95 des Servicekorbes 90 verkürzt. Gleichzeitig erfährt der Servicekorb 90 in Figur 8 eine Bewegungskomponente nach rechts, die von einer entsprechenden Linearverschiebung des Führungsschlittens 94 auf der Führungsstange 93 nach rechts begleitet wird.

25

Soll der Servicekorb 90 abgesenkt werden, beispielsweise um in das Tauchbad 91 einzutauchen, laufen die geschilderten Bewegungsvorgänge in umgekehrter Richtung ab: Der Schwenkarm 51 verschwenkt sich in Figur 8 gegen 35 den Uhrzeigersinn. Die Teleskopführung 95 längt sich.

bei der Bewegung des Servicekorbes 90 nach unten. So lange die Schwenkbewegung des Schwenkarmes 51 mit einer Horizontalbewegungskomponente des Servicekorbes 90 nach links verbunden ist, verfährt der Führungsschlitten 05 94 entsprechend auf der Führungsstange 93 nach links.

Es ist ersichtlich, daß auf die geschilderte Weise der Servicekorb 90 mit Hilfe des Transportwagens 5 in jede gewünschte Position oberhalb aber auch innerhalb des 10 - in diesem Falle abgelassenen - Tauchbeckens 91 gebracht werden kann. Das Bedienpersonal kann also vom Servicekorb 90 aus alle Gegenstände und Flächen erreichen, beispielsweise um Wartungs- oder Reinigungsarbeiten durchzuführen. Sind diese abgeschlossen, wird der 15 Servicekorb 90 von der Tragplattform 61 wieder abgenommen; die Antriebsverbindung zwischen der Schwenkachse der Tragplattform 61 und dem entsprechenden Antriebsmotor wird wieder hergestellt, so daß der "konventionelle" Betrieb der Anlage wieder aufgenommen werden kann.

Figur 9 zeigt eine Anordnung, die in funktionaler Hinsicht derjenigen von Figur 8 weitestgehend entspricht. Entsprechende Teile sind daher mit dem selben Bezugszeichen 25 zuzüglich 100 gekennzeichnet. Erneut befindet sich ein Transportwagen 105 auf Laufflächen 113, 114, auf denen er mit Doppelrädern 111, 112 abrollt. Die Laufflächen 113, 114 erstrecken sich parallel zu einem Tauchbad 191. In Figur 9 ist ferner ein Schwenkarm 151 des Transportwagens 105 erkennbar, der an seinem äußeren Ende gelenkig mit einer Tragplattform 161 verbunden ist. Auf der Tragplattform 161 ist ein Servicekorb 190 montiert.

35 Auch der Servicekorb 190 wird durch eine Führungseinrich-

tung in ständig vertikaler Ausrichtung gehalten, die das Bezugszeichen 192 trägt. In Figur 9 umfasst diese Führungseinrichtung 192 mindestens einen Verbindungsstab 193, der parallel zum Schwenkarm 151 geführt ist und

05 an seinem äußeren Ende vertikal oberhalb des Schwenkarmes 151 an dem Servicekorb 190 angelenkt, an seinem gegenüberliegenden Ende vertikal oberhalb des Schwenkarmes 151 an einer starr mit den Längstraversen des Transportwagens 105 verbundenen Struktur 194 angelenkt ist (in Figur 9

10 ist nur die Längstraverse 108 erkennbar). Der Verbindungsstab 193 bildet auf diese Weise zusammen mit dem Schwenkarm 151 eine Parallelogrammführung.

Die beschriebene Führungseinrichtung 192 funktioniert
15 wie folgt:

Ähnlich wie bei dem in Figur 8 beschriebenen Ausführungsbeispiel wird beim Montieren des Servicekorbes 190 auf der Tragplattform 161 die Antriebsverbindung zwischen

20 der die Tragplattform 161 an den Schwenkarmen 151 anlenkenden Schwenkachse und dem zugehörigen Schwenkantrieb unterbrochen, so daß sich die Tragplattform 161 frei gegenüber dem Schwenkarm 151 verdrehen kann. Wird nunmehr der Schwenkarm 151 zum Anheben oder Absenken

25 des Servicekorbes 190 verschwenkt, so sorgt der Verbindungsstab 193 stets für dessen senkrechte Ausrichtung.

Ersichtlich kann der Servicekorb 190 des in Figur 9
30 dargestellten Ausführungsbeispiels in derselben Weise wie der Servicekorb 90 des Ausführungsbeispiels der Figur 8 zu Wartungs- und Reinigungsarbeiten im gesamten Bereich eingesetzt werden, der dem Servicekorb 190 zugänglich ist.

Bei einem weiteren, in der Zeichnung nicht dargestellten Ausführungsbeispiel wird die ständige vertikale Ausrichtung des Servicekorbes nicht durch eine externe Führuneinrichtung bewirkt, sondern durch ein Getriebe, welches

05 den Schwenkantrieb für den Schwenkarm in einem Übersetzungsverhältnis mit der die Tragplattform verdrehenden Schwenkachse verbindet, das umgekehrt zu dem Übersetzungsverhältnis steht, mit dem dieser Antrieb den Schwenkarm selbst verschwenkt. Selbstverständlich wird auch bei

10 diesem Ausführungsbeispiel die selbständige, normale Antriebsverbindung zwischen der Schwenkachse der Tragplattform und dem zugehörigen Schwenkantrieb unterbrochen. Bei der geschilderten Zwangskopplung der Schwenkbewegung des Schwenkarmes und der Tragplattform wird ersichtlich

15 erreicht, daß die Tragplattform stets waagerecht, der Förderkorb also stets senkrecht ausgerichtet bleibt.

Schließlich ist es auch möglich, den Servicekorb in einem oberhalb des Schwerpunktes liegenden Bereich gelenkig

20 an dem Schwenkarm des Transportwagens zu befestigen, so daß er pendelnd an dem Schwenkarm hängt und unter dem Einfluß der Schwerkraft selbstätig die vertikale Ausrichtung aufsucht. Ein übermäßiges Pendeln kann dabei durch geeignete Reibungs- oder Dämpfungsglieder unterdrückt

25 werden.

Patentansprüche

=====

05

1. Anlage zum Behandeln, insbesondere zum kataphoretischen Tauchlackieren, von Gegenständen, insbesondere von Fahrzeugkarosserien, mit
 - 10 a) mehreren Behandlungsstationen, von denen mindestens eine einen Behandlungsbehälter umfasst und an denen die Gegenstände einer Behandlung unterzogen werden;
 - 15 b) einer Fördereinrichtung, mit welcher die Gegenstände durch die verschiedenen Behandlungsstationen geführt und dabei in den mindestens einen Behandlungsbehälter eingebraucht und aus diesem ausgebracht werden,
- 20 dadurch gekennzeichnet, daß
 - c) die Fördereinrichtung mindestens einen Transportwagen (5) umfasst, der seinerseits aufweist:
 - 25 ca) ein entlang des Bewegungsweges der Gegenstände (4) verfahrbares Fahrwerk (7, 8, 9 bis 12);
 - cb) mindestens einen an dem Fahrwerk (7, 8, 9 bis 12) angelenkten Schwenkarm (50, 51);
 - 30 cc) eine an dem Schwenkarm (50, 51) angelenkte Halterung (61) für mindestens einen Gegenstand (4);
 - 35 cd) unabhängig voneinander betätigbare Antriebe (32, 33, 56, 57, 80, 81) für die Translations-

bewegung, die Schwenkbewegung des mindestens einen Schwenkarms (50, 51) und der Halterung (61);

05 d) an der Halterung (61; 161) ein Servicekorb (90; 191) zur Beförderung mindestens einer Person befestigbar ist;

10 e) eine Einrichtung vorgesehen ist, mit welcher der Servicekorb (90; 191) bei einer Schwenkbewegung des Schwenkarms (50, 51; 150 151) in vertikaler Ausrichtung gehalten wird.

2. Anlage nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,
15 daß die Antriebsverbindung zwischen der Halterung (61) und dem unabhängigen Antrieb (80, 81) für die Halterung (61) lösbar ist.

20 3. Anlage nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß eine mechanische Führungseinrichtung (92; 192) vorgesehen ist, welche den Servicekorb (90, 190) in vertikaler Ausrichtung hält.

25 4. Anlage nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die mechanische Führungseinrichtung (92) umfasst:

- a) eine starr befestigte, horizontal verlaufende Führungsschiene (93);
- 30 b) einen an der Führungsschiene (93) verschiebbaren Führungsschlitten (94);
- c) eine an dem Führungsschlitten (94) festgelegte und mit dem Servicekorb (90) verbundene Vertikalführung (95), die so gestaltet ist, daß sie Vertikalbewegungen

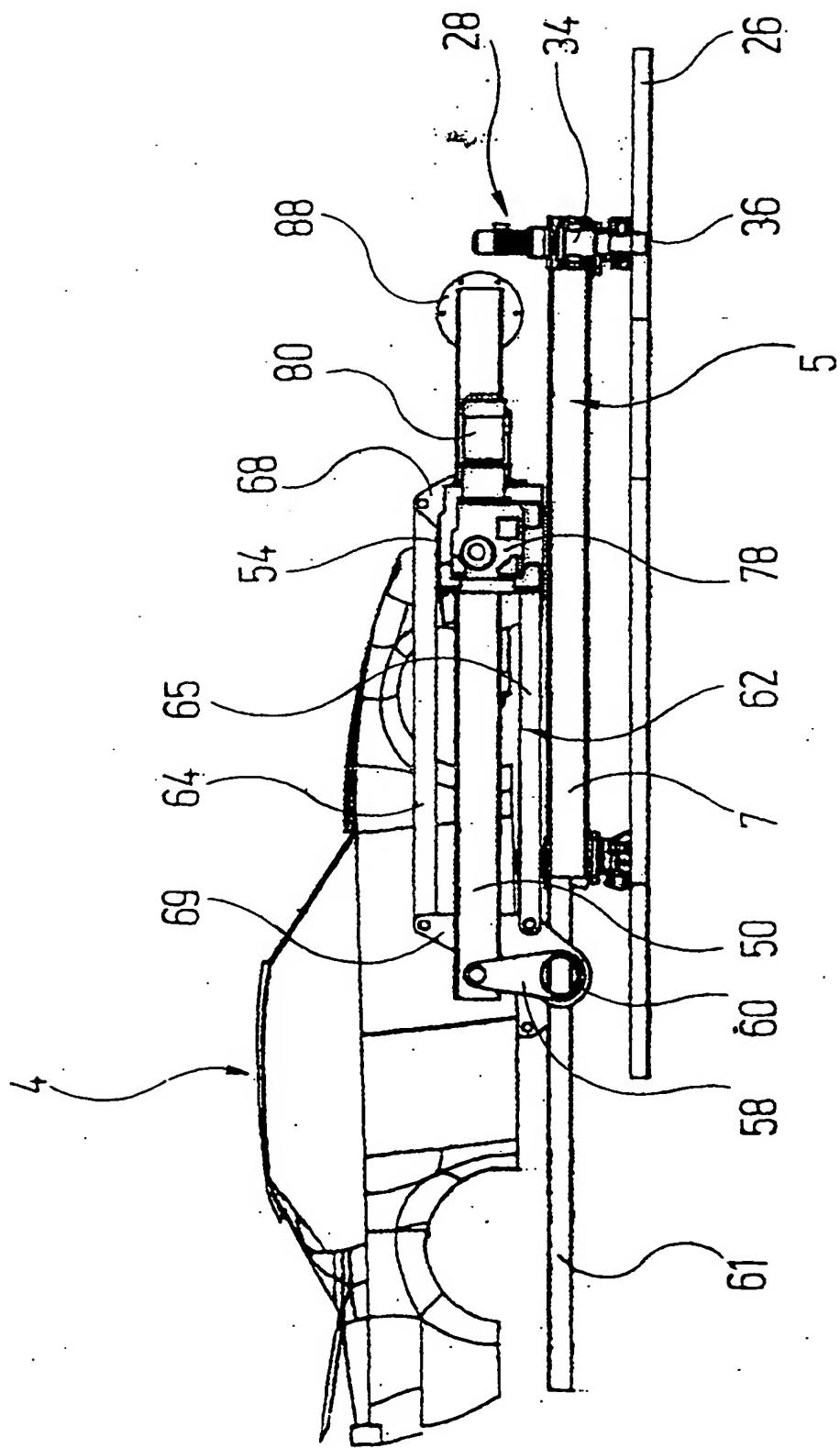
des Servicekorbs (90) zulässt.

5. Anlage nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet,
daß die Vertikalführung (95) eine Teleskopführung
05 ist.
6. Anlage nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet,
daß die Vertikalführung eine Führungsstange umfasst,
die sich durch den Führungsschlitten hindurch erstreckt
10 und in diesem linear geführt ist.
7. Anlage nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet,
daß die Vertikalführung eine Führungsstange umfasst,
die sich durch das Element, welches die Verbindung zu
15 dem Servicekorb herstellt, hindurch erstreckt und in
diesem linear geführt ist.
8. Anlage nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet,
daß die Führungseinrichtung (192) eine Verbindungs-
20 stange (193) umfasst, die an einem Ende an dem Service-
korb (180) und am anderen Ende an einer Struktur (194)
angelenkt ist, die mit dem Fahrwerk (107, 108, 109 bis
112) starr verbunden ist, derart, daß die Verbindungs-
stange (193) mit dem Schwenkarm (151) eine Parallelo-
25 grammführung bildet.
9. Anlage nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet,
daß ein Getriebe vorgesehen ist, welches bei mon-
tiertem Servicekorb eine Zwangskopplung zwischen der
30 Schwenkbewegung des Schwenkarmes und der Schwenkbewe-
gung der den Servicekorb tragenden Halterung herstellt,
derart, daß der Servicekorb bei einer Schwenkbewegung
des Schwenkarms vertikal ausgerichtet bleibt.
- 35 10. Anlage nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet,

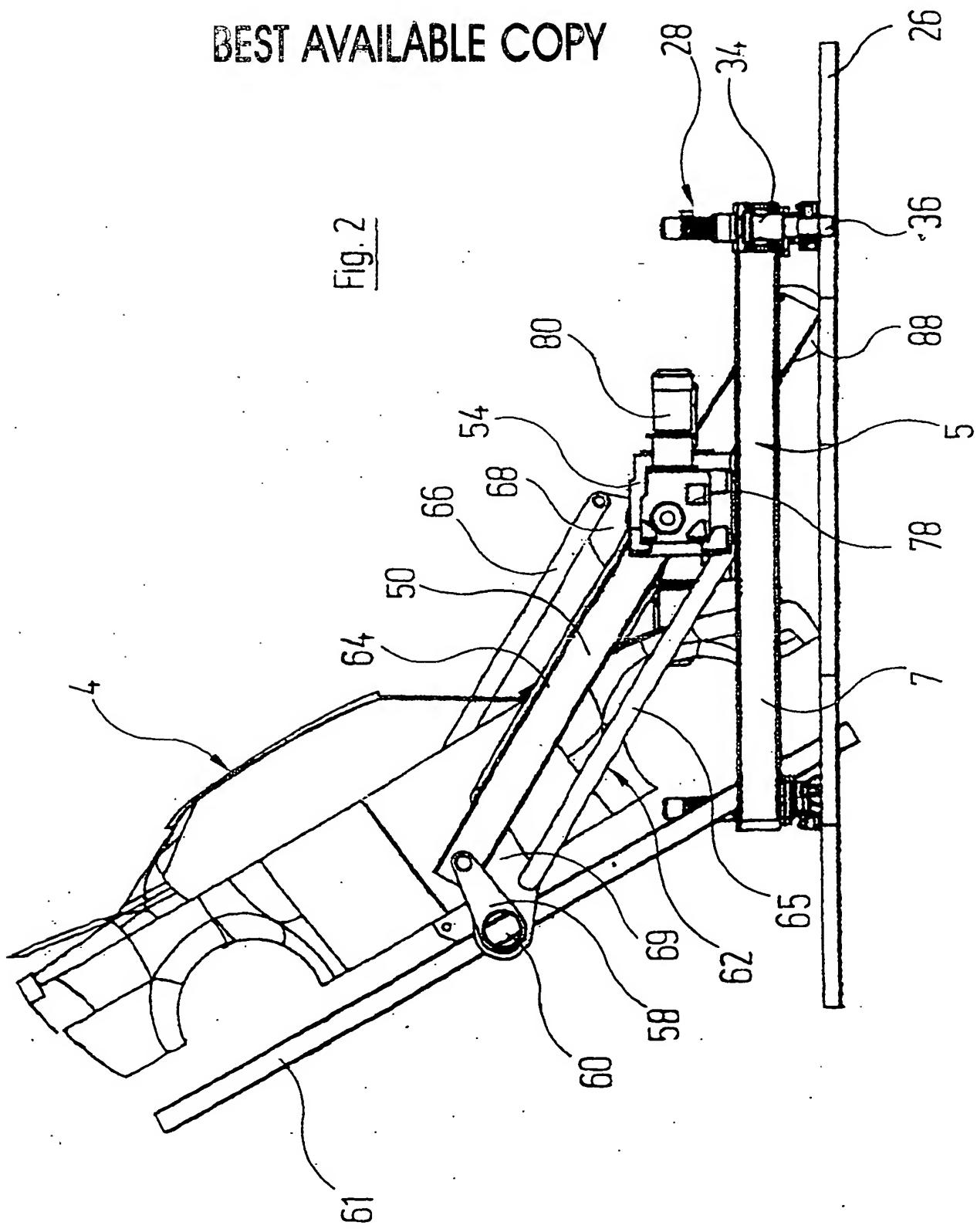
daß der Schwenkarm am oberhalb des Schwerpunktes des Servicekorbs liegenden Bereich des Servicekorbs angelenkt ist und der Servicekorb an dem Schwenkarm pendelnd aufgehängt ist.

05

11. Anlage nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet,
daß Dämpfungs- oder Reibungsglieder vorgesehen sind,
welche die Pendelbewegung des Servicekorbs dämpfen.

10/507090Fig. 1

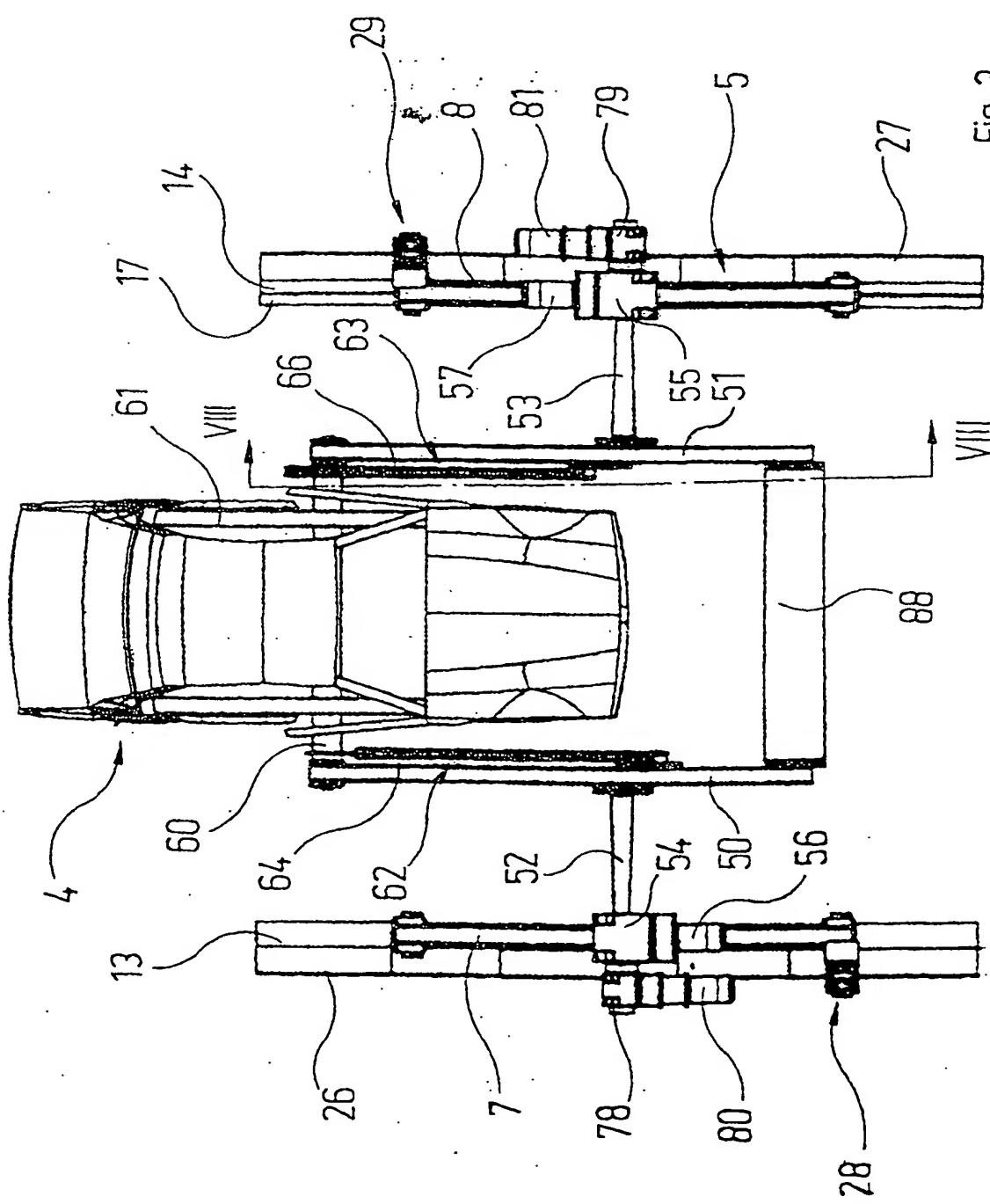
10/507090

BEST AVAILABLE COPYFig. 2

10/507090

BEST AVAILABLE COPY

Fig. 3



10/507090

~~LAST AVAILABLE COPY~~

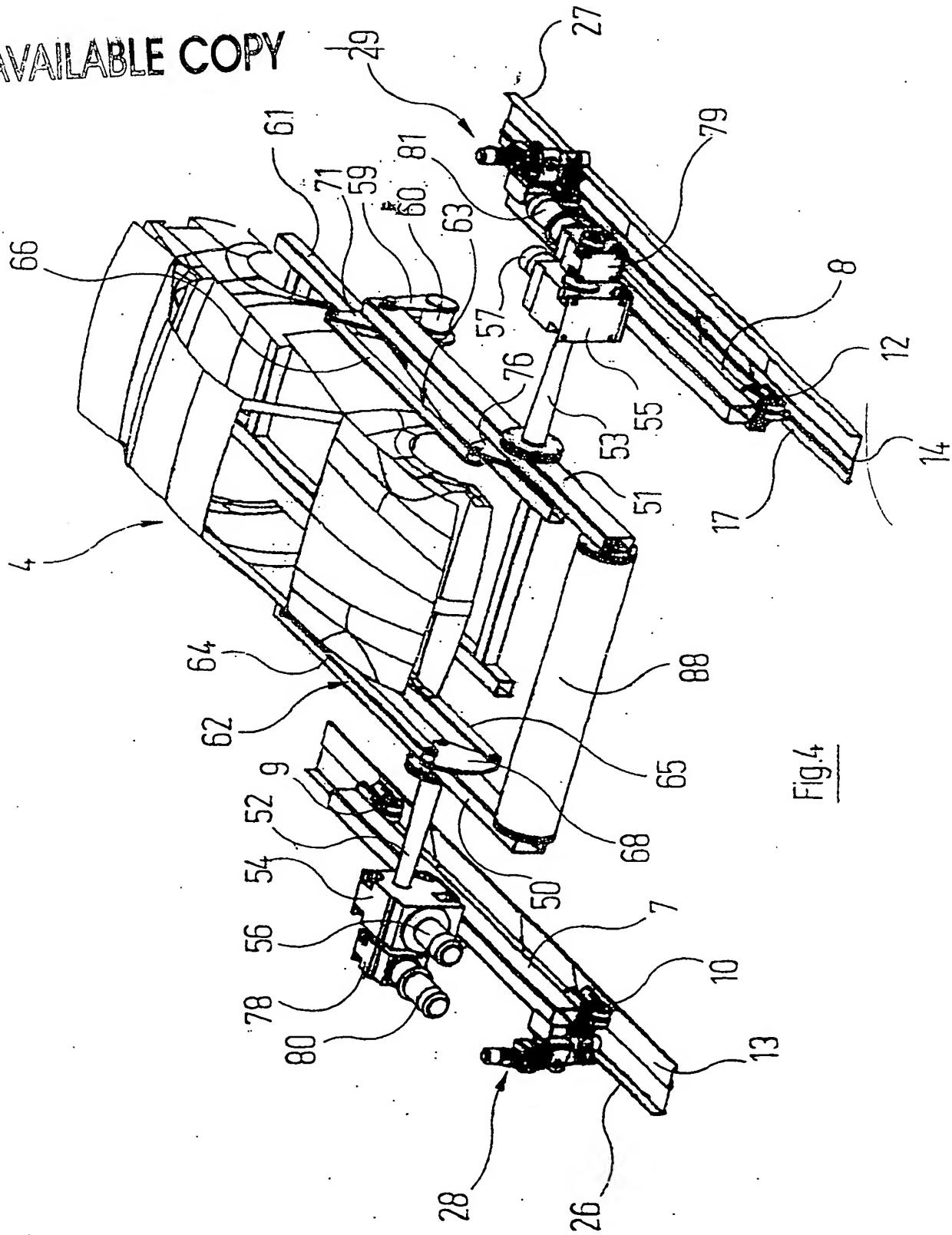


Fig. 4

10/507090

BEST AVAILABLE COPY

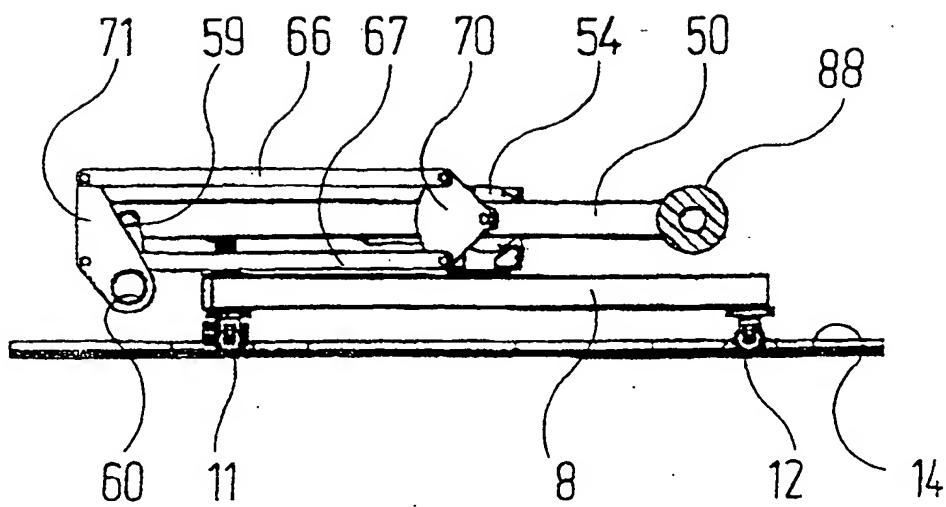
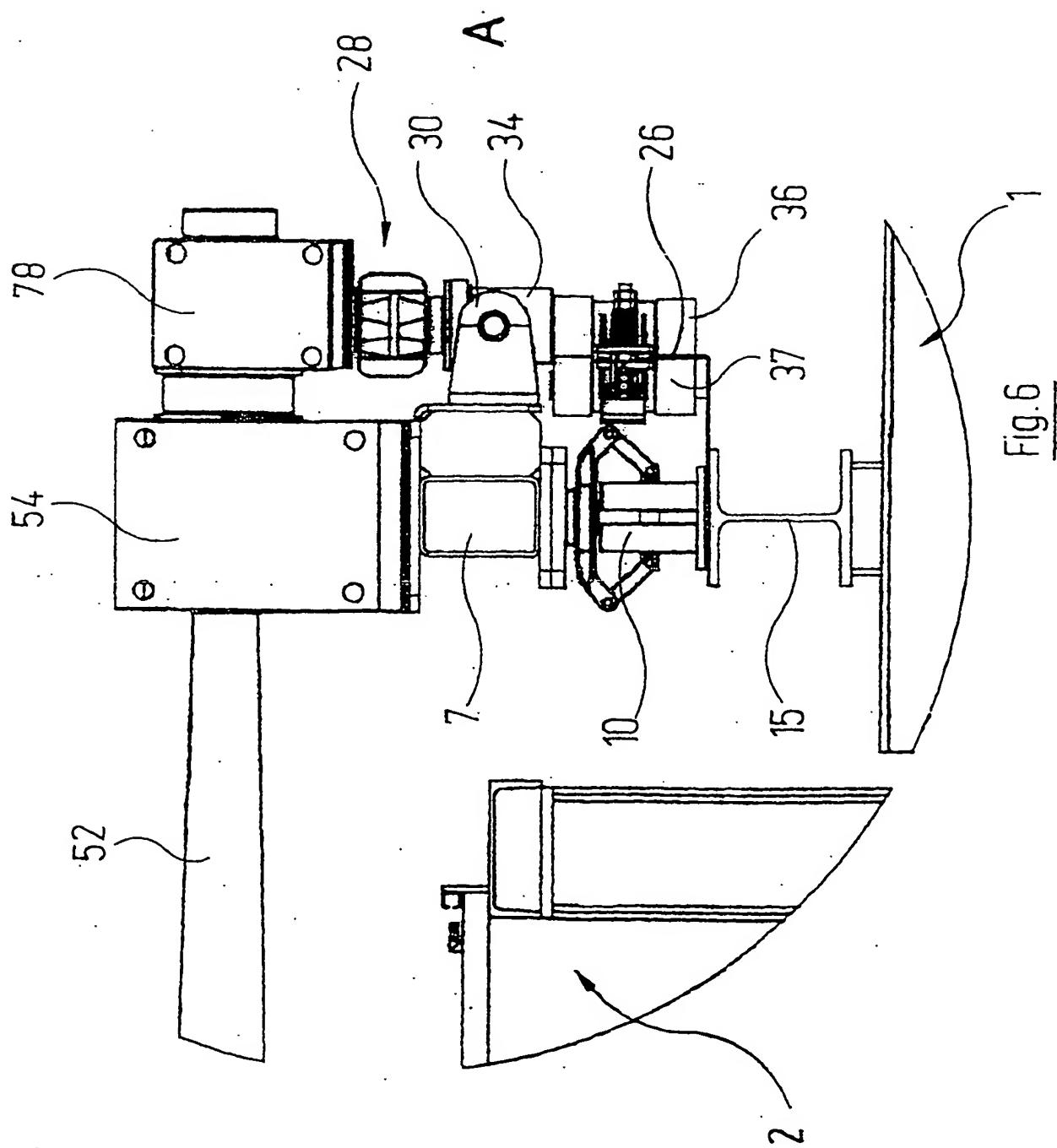


Fig. 5

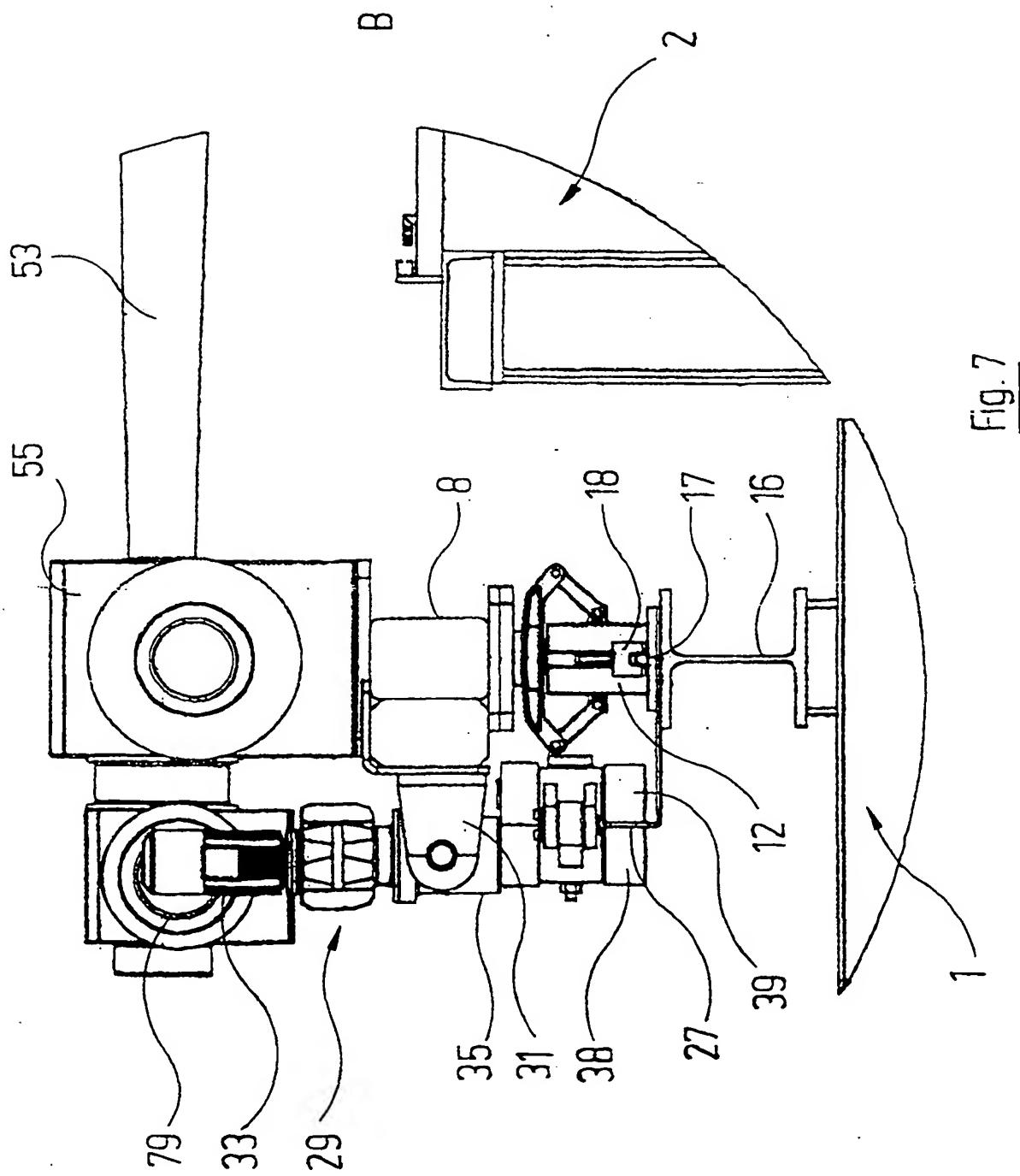
10/507090

BEST AVAILABLE COPY



10/507090

NOT AVAILABLE COPY



10/507090

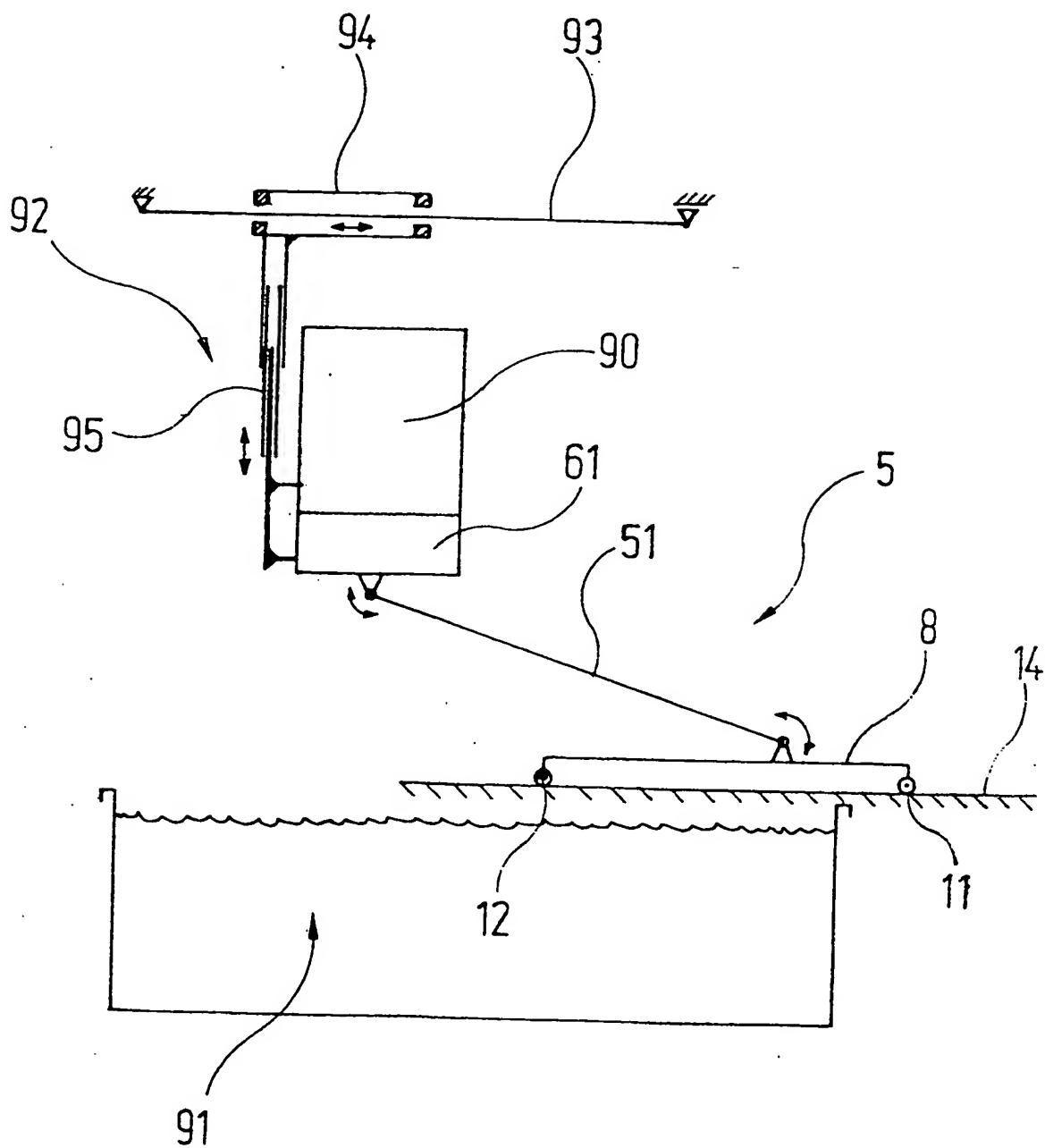


Fig. 8

10/507090

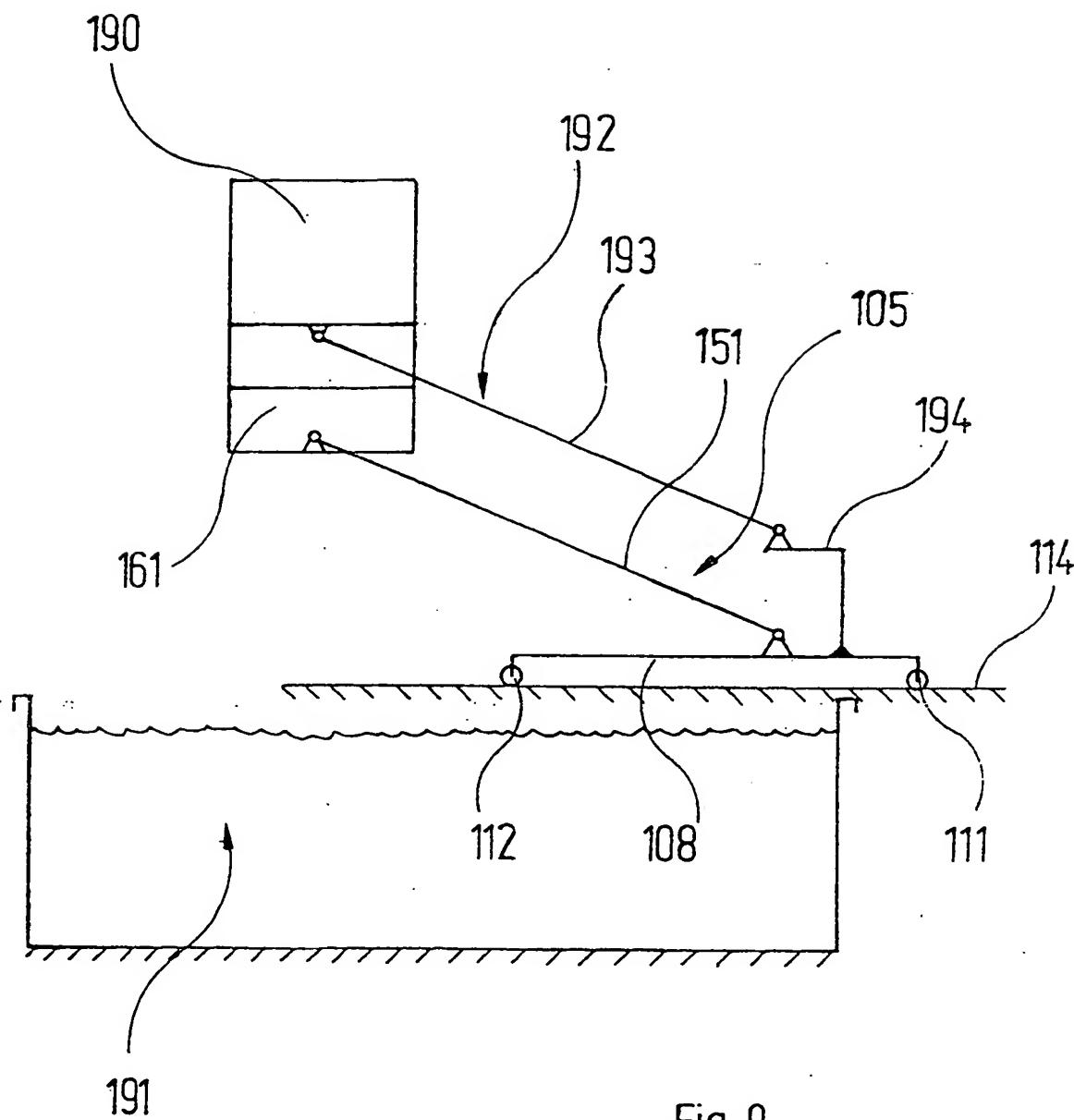


Fig. 9

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP 03/01006A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 C25D13/00 B05C3/10

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
IPC 7 C25D B05C B65G B66F B08B B66C

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	DE 201 05 676 U (EISENMANN FOERDERTECH) 28 June 2001 (2001-06-28) cited in the application the whole document	1
A	---	2
Y	US 6 165 283 A (PLADSON WILLIAM S ET AL) 26 December 2000 (2000-12-26) column 3, line 58 -column 4, line 67; figures 5,6	1
A	---	3
A	DE 199 57 607 A (DUERR SYSTEMS GMBH) 31 May 2001 (2001-05-31) column 7, line 2 - line 13; figure 4 ---	1
	-/-	

 Further documents are listed in the continuation of box C. Patent family members are listed in annex.

• Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *Z* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

15 May 2003

Date of mailing of the international search report

22/05/2003

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patenttaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl.
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Jelercic, D

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/US 03/01006

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	US 6 173 810 B1 (KRAEMER MATTHEW G ET AL) 16 January 2001 (2001-01-16) column 4, line 13 - line 35; figure 1 -----	8,9

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP 03/01006

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)		Publication date
DE 20105676	U	28-06-2001	DE DE WO US	10103837 A1 20105676 U1 02060598 A1 2003056723 A1		12-09-2002 28-06-2001 08-08-2002 27-03-2003
US 6165283	A	26-12-2000	US US	6523221 B1 6317919 B1		25-02-2003 20-11-2001
DE 19957607	A	31-05-2001	DE EP	19957607 A1 1106491 A2		31-05-2001 13-06-2001
US 6173810	B1	16-01-2001	US AU AU EP JP JP WO	5934409 A 745786 B2 7146298 A 0991583 A1 3263090 B2 2001503004 T 9900319 A1		10-08-1999 28-03-2002 19-01-1999 12-04-2000 04-03-2002 06-03-2001 07-01-1999

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

EP 03/01006

A. KLASIFIZIERUNG DES ANFORDERUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 C25D13/00 B05C3/10

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchiertes Mindestprüfobjekt (Klassifikationssystem und Klassifikationsymbole)
IPK 7 C25D B05C B65G B66F B08B B66C

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfobjekt gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y	DE 201 05 676 U (EISENMANN FOERDERTECH) 28. Juni 2001 (2001-06-28) in der Anmeldung erwähnt das ganze Dokument	1
A	---	2
Y	US 6 165 283 A (PLADSON WILLIAM S ET AL) 26. Dezember 2000 (2000-12-26) Spalte 3, Zeile 58 - Spalte 4, Zeile 67; Abbildungen 5,6	1
A	---	3
A	DE 199 57 607 A (DUERR SYSTEMS GMBH) 31. Mai 2001 (2001-05-31) Spalte 7, Zeile 2 - Zeile 13; Abbildung 4 ---	1
	-/-	

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

- * Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
- *A* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- *E* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
- *L* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- *O* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- *P* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist
- *T* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
- *X* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden
- *V* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann nahelegend ist
- *8* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche	Absendedatum des internationalen Recherchenberichts
15. Mai 2003	22/05/2003
Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl, Fax: (+31-70) 340-3016	Bevollmächtigter Bediensteter Jelercic, D

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen
PCT/EP 03/01006

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	US 6 173 810 B1 (KRAEMER MATTHEW G ET AL) 16. Januar 2001 (2001-01-16) Spalte 4, Zeile 13 – Zeile 35; Abbildung 1 -----	8,9

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP 03/01006

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 20105676	U	28-06-2001		DE 10103837 A1 DE 20105676 U1 WO 02060598 A1 US 2003056723 A1		12-09-2002 28-06-2001 08-08-2002 27-03-2003
US 6165283	A	26-12-2000		US 6523221 B1 US 6317919 B1		25-02-2003 20-II-2001
DE 19957607	A	31-05-2001		DE 19957607 A1 EP 1106491 A2		31-05-2001 13-06-2001
US 6173810	B1	16-01-2001		US 5934409 A AU 745786 B2 AU 7146298 A EP 0991583 A1 JP 3263090 B2 JP 2001503004 T WO 9900319 AI		10-08-1999 28-03-2002 19-01-1999 12-04-2000 04-03-2002 06-03-2001 07-01-1999